

令和 2 年度第 3 回（第 4 2 回）  
太宰府市都市計画審議会 次第

日時：令和 3 年 3 月 22 日（月）19 時開始  
場所：太宰府市役所 3 階庁議室

1 開会

2 議事

【報告案件】

都市計画道路の検証について

3 閉会

## 太宰府市都市計画審議会 委員名簿

任期：令和 2 年 1 1 月 1 日から令和 4 年 1 0 月 3 1 日まで

選出区分	氏 名	役 職	所 属
(1) 識見を有する者 4 人以内	青山 博秋		公益社団法人福岡県宅地建物取引業協会 筑紫支部
	近藤 富美		公益社団法人福岡県建築士会
	坂井 猛	職務代理	九州大学 キャンパス計画室 教授・副室長
	高尾 忠志	会長	九州大学 持続可能な社会のための決断科学センター 特任准教授
(2) 市議会議員 3 人以内	笠利 毅		太宰府市議会
	木村 彰人		
(3) 関係行政機関 3 人以内	松村 知樹		福岡県 建築都市部 都市計画課長
	鳥越 正彦		福岡県警察 筑紫野警察署 交通課長
	轟 治峰		筑紫野市 建設部 都市計画課長
(4) 市民 3 人以内	小柳 幹成		太宰府市自治協議会 副会長(つつじヶ丘区自治会長)
	松尾 修		太宰府市農業委員会会長
	宮原 清太		太宰府市商工会理事

## ○事務局

都市整備部長	高原 清
都市計画課長	竹崎 雄一郎
都市計画係長	前田 勝一郎
景観・歴史のまち推進係長	永田 亮
都市計画課担当職員	坂口 亜樹
都市計画課担当職員	中原 次朗

## ○太宰府市都市計画審議会条例

平成12年3月31日

条例第18号

改正 平成14年3月29日条例第1号

平成15年9月26日条例第36号

平成19年9月27日条例第26号

平成20年12月19日条例第38号

平成24年3月22日条例第6号

平成25年3月28日条例第14号

平成26年3月27日条例第7号

平成29年3月22日条例第13号

平成29年3月22日条例第20号

(趣旨)

第1条 この条例は、都市計画法(昭和43年法律第100号)第77条の2第1項の規定に基づき、太宰府市都市計画審議会(以下「審議会」という。)に関し、必要な事項を定めるものとする。

(所掌事務)

第2条 審議会は、市長の諮問に応じ本市の都市計画行政の円滑な運営を図るため、次の各号に掲げる事項について審議する。

- (1) 本市が定める都市計画に関すること。
- (2) 都市計画について本市が提出する意見に関すること。
- (3) その他市長が都市計画上必要と認める事項に関すること。

(組織)

第3条 この審議会は、13人以内の委員をもって組織し、次の各号に掲げる者のうちから市長が任命する。

- (1) 識見を有する者 4人以内
- (2) 市議会議員 3人以内
- (3) 関係行政機関の職員 3人以内
- (4) 市民 3人以内

2 前項第3号に掲げる者につき任命された委員は、やむを得ない事由があるとき

は、その委員の属する行政機関の職員のうちから代理の職員を指名し、その職務を委任することができる。

(平14条例1・一部改正)

(任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、任期中であってもその本来の職を離れたときは、委員の職を失うものとする。

- 2 補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。
- 3 委員は再任されることができる。

(平29条例13・一部改正)

(臨時委員)

第5条 審議会に特別の事項を審議させるため必要があるときは、臨時委員若干人を置くことができる。

- 2 臨時委員は、市長が任命する。
- 3 臨時委員は、当該特別の事項に関する審議が終了したときは、解任されるものとする。

(専門委員)

第6条 審議会に専門の事項を調査させるため必要があるときは、専門委員若干人を置くことができる。

- 2 専門委員は、市長が任命する。
- 3 専門委員は、当該専門の事項に関する調査が終了したときは、解任されるものとする。

(会長)

第7条 審議会に会長を置き、第3条第1号の規定に基づき任命された委員のうちから委員の選挙によりこれを定める。

- 2 会長は、会議を総理し、審議会を代表する。
- 3 会長に事故あるとき又は会長が欠けたときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

(平14条例1・一部改正)

(会議)

第8条 審議会の会議は、会長が招集し、会議の議長となる。

2 会議は、委員及び議案に関係ある臨時委員の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。

3 会議の議事は、出席委員及び議案に関係ある臨時委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

(庶務)

第9条 審議会の庶務は、都市整備部都市計画課において処理する。

(平15条例36・平19条例26・平20条例38・平24条例6・平25条例14・平26条例7・平29条例20・一部改正)

(委任)

第10条 この条例に定めるもののほか、審議会の運営に関し必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

この条例は、平成12年5月1日から施行する。

附 則(平成14年条例第1号)

この条例は、平成14年4月1日から施行する。

附 則(平成15年条例第36号)

この条例は、平成15年10月1日から施行する。

附 則(平成19年条例第26号)

この条例は、平成19年10月1日から施行する。

附 則(平成20年条例第38号)

この条例は、平成21年4月1日から施行する。

附 則(平成24年条例第6号)

この条例は、平成24年4月1日から施行する。

附 則(平成25年条例第14号)

この条例は、平成25年4月1日から施行する。

附 則(平成26年条例第7号)

この条例は、平成26年4月1日から施行する。

附 則(平成29年条例第13号)

この条例は、公布の日から施行する。

附 則(平成29年条例第20号)

(施行期日)

- 1 この条例は、平成29年4月1日から施行する。

(経過措置)

- 2 この条例による改正前に許可、任命、委嘱等されたものについては、なお従前の例による。

令和3年3月22日(月)

資料4

# 令和2年度第3回

# 太宰府市都市計画審議会

---

太宰府市 都市計画課



# ○議題

---

## 【報告】

### 都市計画道路の検証について

# (1) 目的

都市計画道路の長期未着手路線を対象として、福岡県が定める検証のガイドラインに基づき、平成30年度から対象路線の情報の整理や、必要性・実現性の評価等を行っているところである。

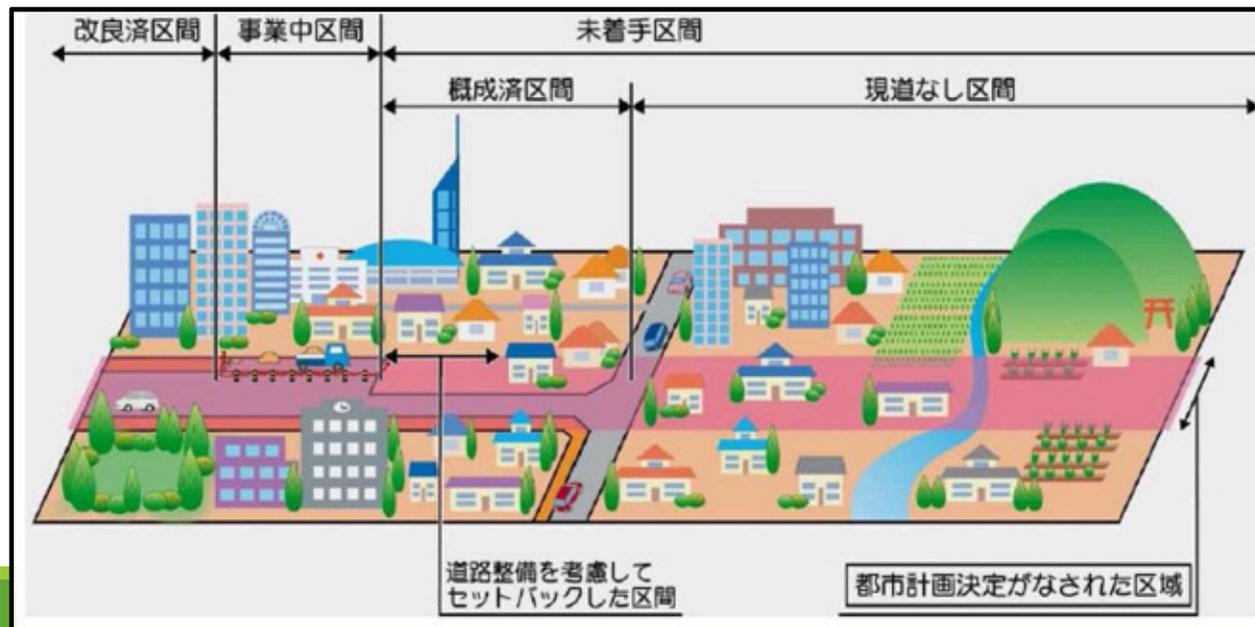
今年度(令和2年度)においては、過年度に実施した評価結果等を踏まえ、最新のパーソントリップ調査(※)の結果を基に、将来的な交通量の推計を行ったうえで、総合的な観点から対象路線について、「存続」、「変更」、「廃止」、「保留」の判定を行うことを目的とする。

※パーソントリップ調査…人の1日のすべての動きをとらえるため、「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」移動したのかを調べるもの。

# ○未着手路線の定義

事業未着手となっている都市計画道路とは、都市計画決定がなされた事項（幅員や車線数、立体交差等の構造）どおりに完成していない都市計画道路（路線もしくは区間）と定義する。（但し事業中のものは除く）

全く道路が無い区間のみならず、既に現道があり自動車が対面通行可能な区間や将来的な道路整備を考慮して建物のセットバックが多く行われている区間も事業未着手となる。



出典：福岡県都市計画道路検証方針

## (2) 検証対象路線

---

1. 塔原太宰府線

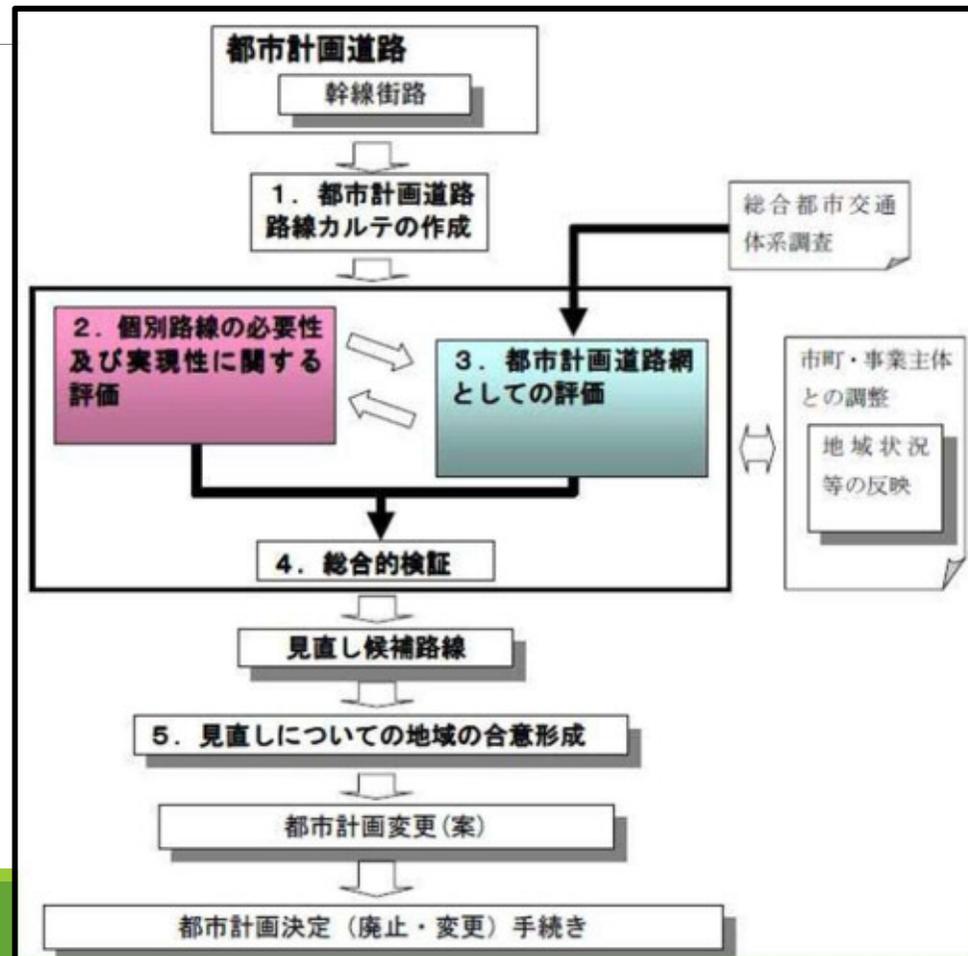
2. 六反太宰府線

3. 下大利駅東線

## (2) 検証対象路線(路線情報)

No.	都市計画道路名	当初決定日	計画決定延長 (m) A = B+C	幅員 (m)	整備済区間 (m) B	未着手区間			整備率 (%) B/A
						概成済区間 (m)	未改良区間 (m)	計 (m) C	
1	塔原太宰府線	昭和47年11月11日	610	16	0		610	610	0.0
2	六反太宰府線	昭和47年11月11日	120	16	0	120		120	0.0
3	下大利駅東線	平成12年1月20日	160	18	0		160	160	0.0

# (3) 検証手順



出典:福岡県都市計画道路検証方針

## (4) スケジュール

実施項目		作成カルテ	平成30年度	平成31/ 令和元年度	令和2年度	令和3年度～
整理	・路線情報の整理 ・検証区間の抽出	路線カルテ	■			
評価	・基礎点の設定	基礎点カルテ		■		
	・必要性評価 ・実現性評価	区間カルテ		■		
	・道路網評価 ・総合的検証				■	
	・見直し候補路線の抽出					■
手続	都市計画の変更手続き (変更・廃止)					■
	パーソントリップ調査		■			

## (5) 総合的検証について

---

1. 必要性評価
2. 実現性評価
3. 道路網評価
4. 関係機関協議

## (5) 総合的検証について(必要性評価)

大項目	小項目
計画の位置付け	①当初趣旨 ②上位計画等 ③関連計画・事業
都市機能の強化	①道路網 ②渋滞緩和 ③公共交通 ④商業・産業・観光施設
地域の活性化	①土地利用 ②都市機能 ③環境改善・景観形成
安全・安心の確保	①歩行者・自転車の通行 ②交通事故緩和 ③避難路・活動空間 ④延焼防止
代替道路の存在	①代替道路の存在

## (5) 総合的検証について(実現性評価)

大項目	小項目
支障	①橋梁、トンネル ②大規模施工 ③既存物件 ④道路構造令
影響	①自然環境 ②歴史・文化財 ③コミュニティ

## (5) 総合的検証について(道路網評価)

---

1. 道路の機能・連続性
2. 道路の網形態
3. 道路密度
4. 将来交通需要

## (5) 総合的検証について(関係機関協議)

---

路線	協議先
塔原太宰府線	筑紫野市
六反太宰府線 (県道筑紫野古賀線)	筑紫野市、福岡県
下大利駅東線	大野城市

## (5) 総合的検証(検証結果)

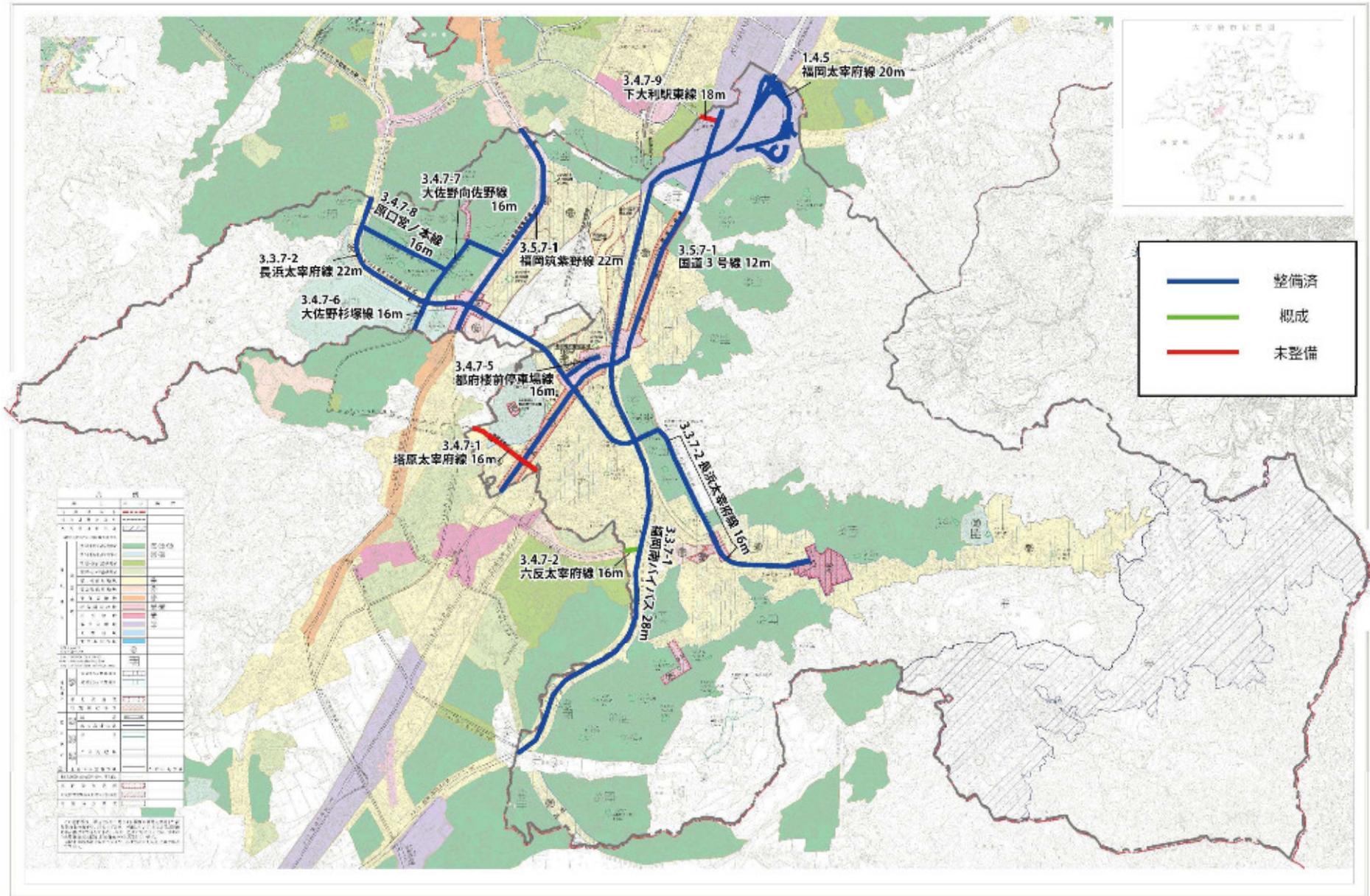
---

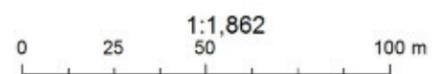
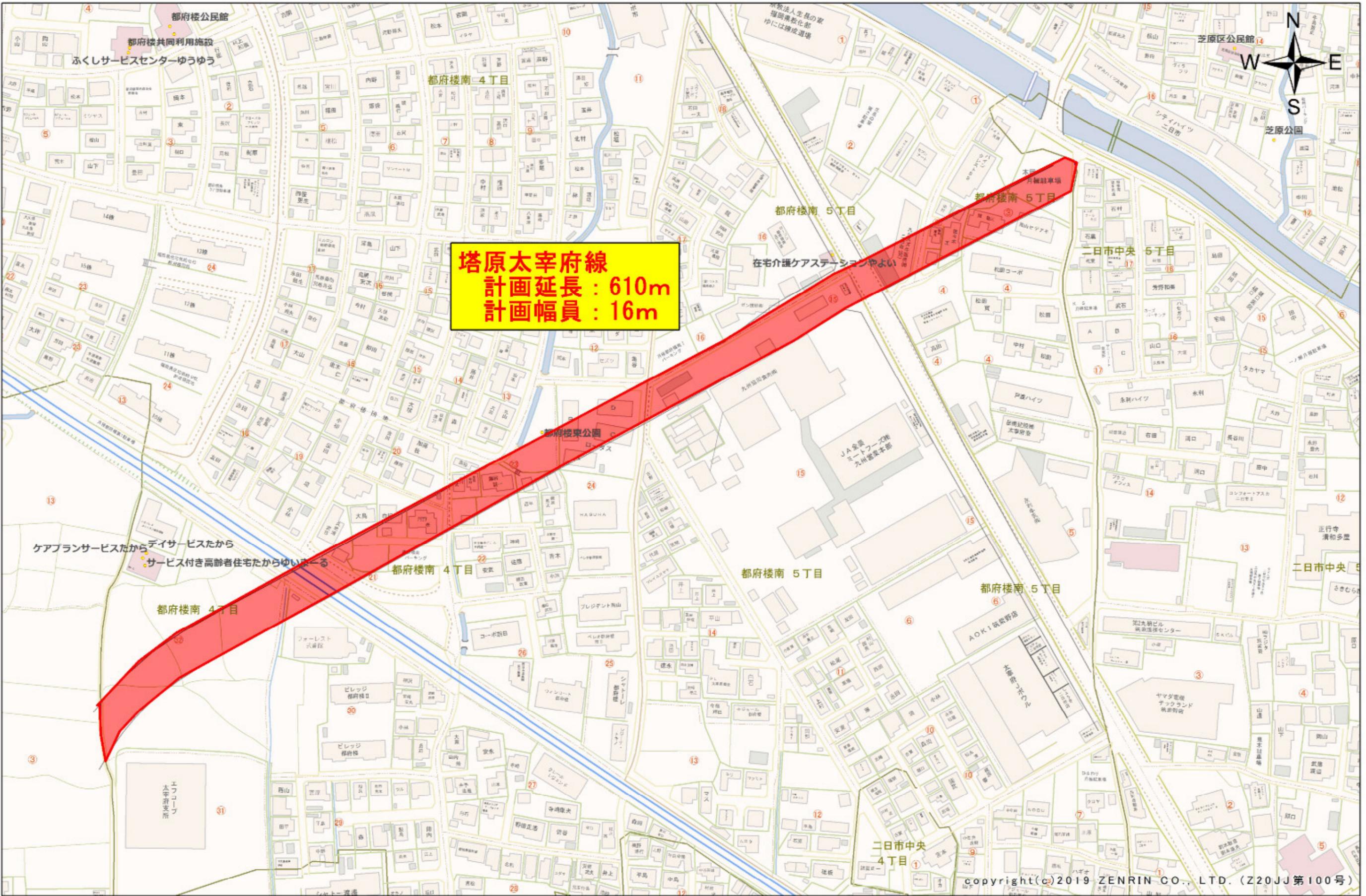
1. 塔原太宰府線

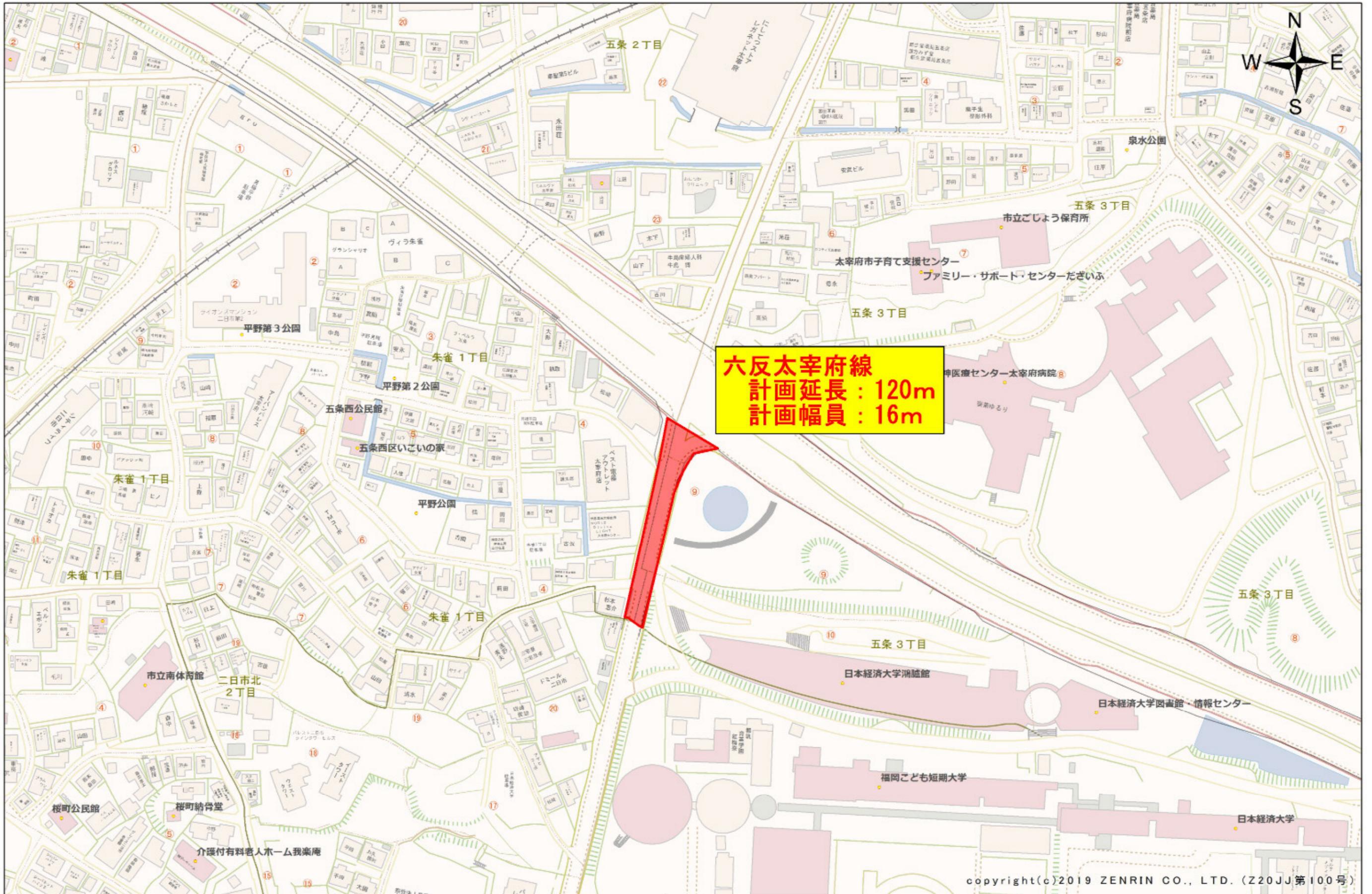
2. 六反太宰府線

3. 下大利駅東線

# 太宰府市都市計画道路 位置図

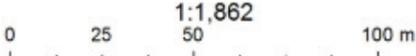


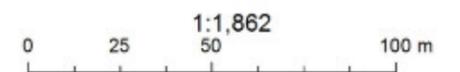
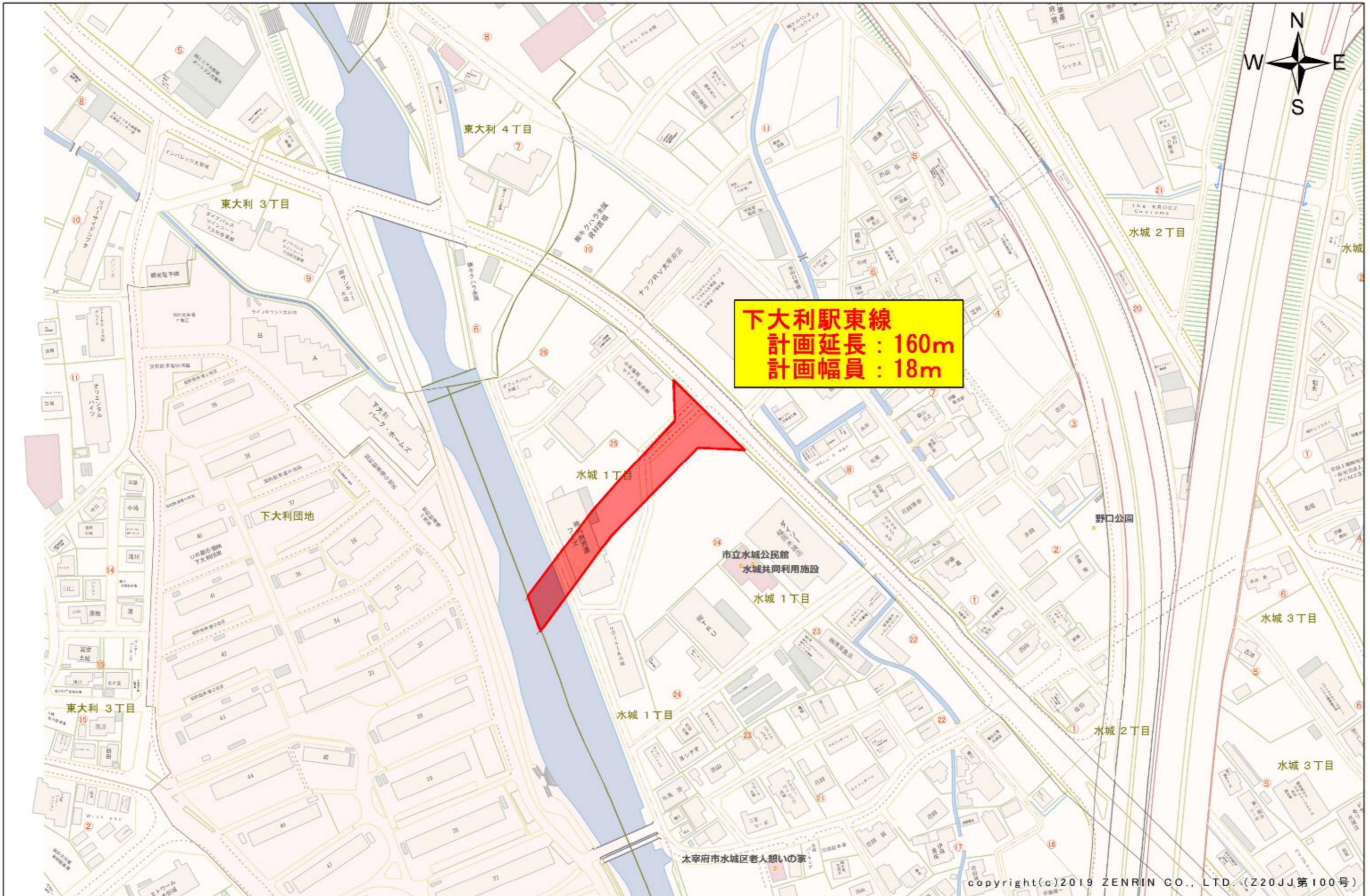




**六反太宰府線**  
 計画延長：120m  
 計画幅員：16m

copyright(c)2019 ZENRIN CO., LTD. (Z20JJ第100号)





# 総合的検証【塔原太宰府線】

## ①路線情報

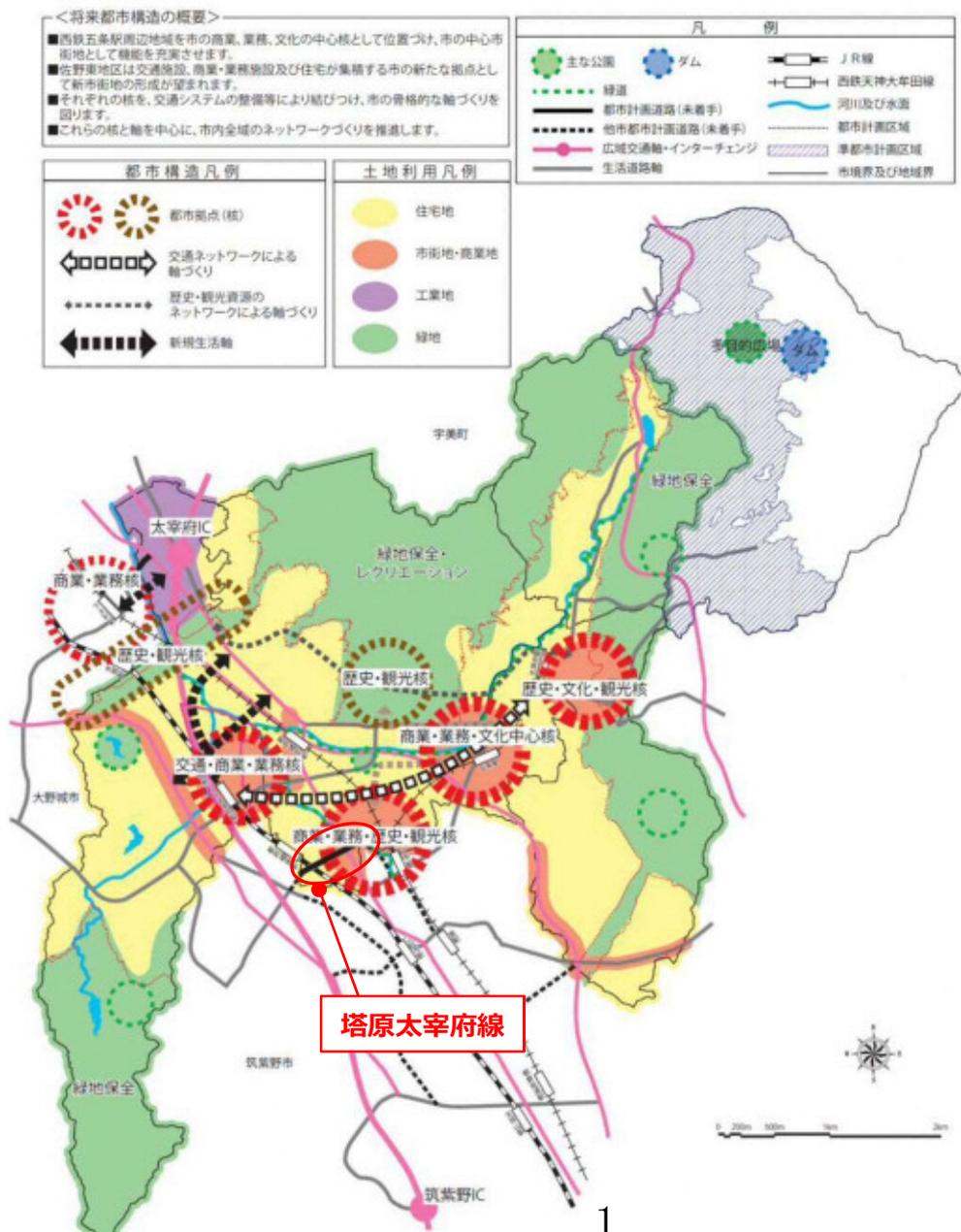
路線番号	3・4・7-1	路線名	塔原太宰府線
延長	610m	種別	補助幹線
幅員	16m	車線数	2
起点	都府楼南4丁目		
終点	都府楼南5丁目		
決定経緯	昭和47年11月11日(当初) 市街区域の設定に伴い将来の交通量等を考慮して決定するものである。		

## (1) 必要性の評価

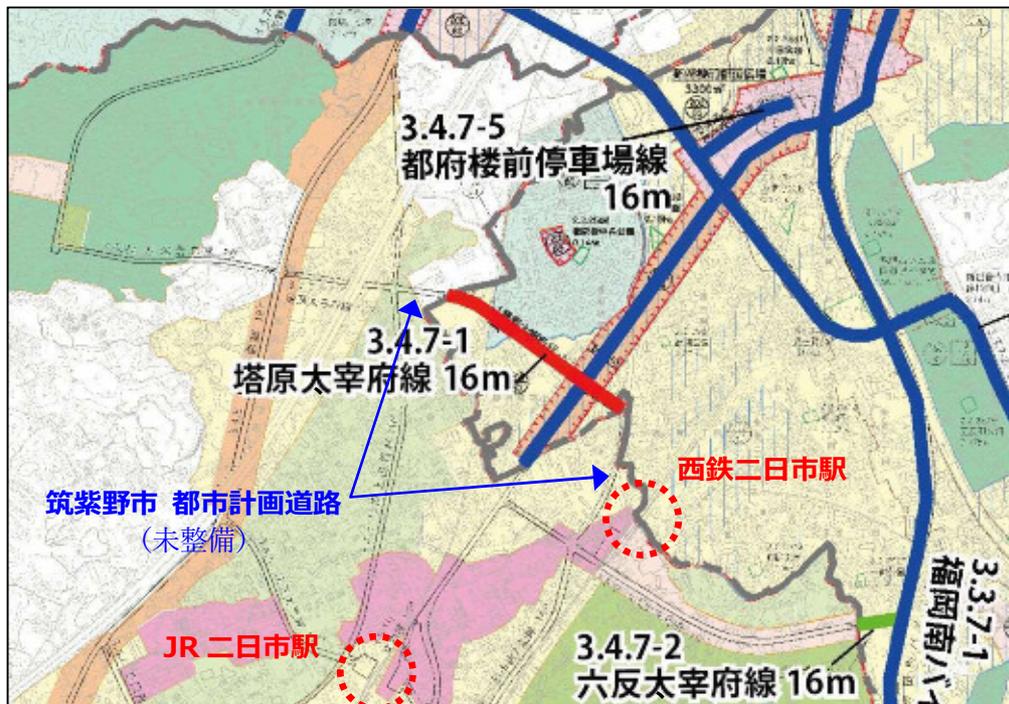
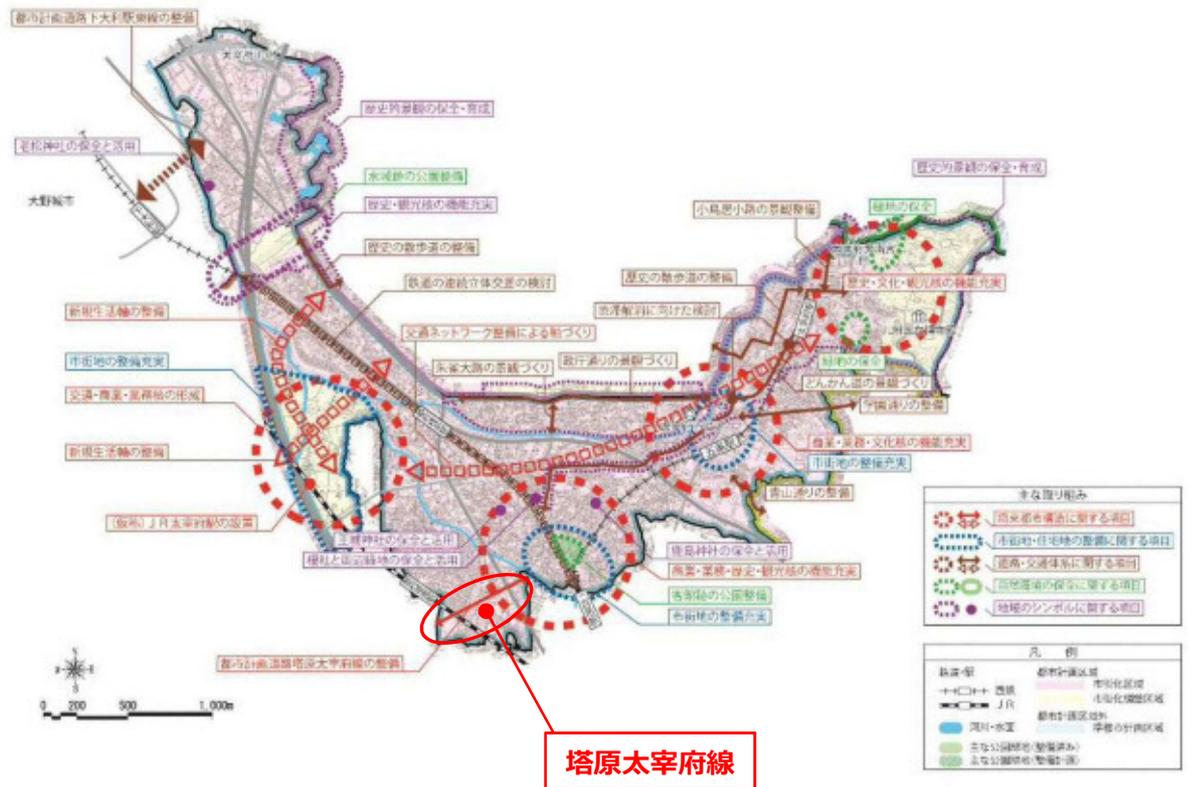
### 1) 計画の位置付け等

市の総合計画や都市計画マスタープランにおいて、筑紫野市と連携をとりながら整備を図る路線として位置付けられており、JR 二日市駅、西鉄二日市駅方面へアクセスする交通を集約して処理する道路である。

### 【将来都市構造】※市都市計画マスタープラン



【中央市街地地域の整備方針】



## 2) 安全・安心の確保

当路線は西鉄二日市駅の近くに位置され、周辺の用途地域は「第2種低層住居専用地域」及び「第1種住居地域」となっていることから、沿道からのアクセスや歩行者等の通行が見込まれ、歩道が整備されることで安全性が高まる。

また、当該エリア周辺に幹線道路が少ないことで、災害時において避難路としての位置付けや延焼遮断帯の路線となり得る道路である。



## (2) 実現性の評価

路線には、多くの既存物件があることや鉄道との立体交差があることから、周辺への影響があり、かつ事業規模が大きい。



●想定整備概要

路線名	塔原太宰府線
計画延長	610m
計画幅員	16m
車線数	上下2車線

The diagram illustrates the road's cross-section and longitudinal profile. The total width is 16m, divided into six sections: 3.5m sidewalk, 1.5m shoulder, 3.0m lane, 3.0m lane, 1.5m shoulder, and 3.5m sidewalk. The longitudinal profile shows a 1% slope for the sidewalks and a 2% slope for the lanes, with drainage structures at the transitions.

■必要性評価

計画の位置付け	当初趣旨	交通量の増加、周辺人口の増加に伴い、市内を効率よく結び、交通の利便性を高める路線として、当初趣旨は存続している。
	上位計画等	市の総合計画や都市計画マスタープランに整備を図る路線として位置付けられている。
	関連計画・事業	関連する計画は特にない。
都市機能の強化	道路網	筑紫野市と太宰府市を結び、JR二日市駅、西鉄二日市駅へアクセスする交通を集約して処理する道路である。
	渋滞緩和	並行して走る主要幹線（長浜太宰府線）の渋滞緩和が期待できる。
	公共交通	沿道に鉄道駅や市のコミュニティバスの路線がある。
	商業・産業・観光施設	沿線にこれらの施設はない。
地域の活性化	土地利用	主に住宅街を通過する路線となっており、道路整備によって、現在の土地利用に影響を及ぼす恐れがある。
	都市機能	主要な公共・公益施設は特にない。
	環境改善・景観形成	道路整備により、現在の住環境に影響を及ぼす恐れがある。
安全・安心の確保	歩行者・自転車の通行	幅員が確保された歩道付きの道路が出来ることにより安全性が高まる。
	交通事故軽減	並行する主要幹線（長浜太宰府線）の交通量を負担することで、主要幹線の事故軽減に繋がる。
	避難路・活動空間	避難路としての機能が期待できる。
	延焼防止	沿線には多くの建築物が存在するため、道路整備により、延焼防止が期待出来る。
代替道路の存在		代替道路は無い。

■実現性評価

支障（大規模施工、既存物件等）	鉄道との立体交差、家屋等の既存物件が存在する。
影響（自然環境、文化財等）	特に影響なし。

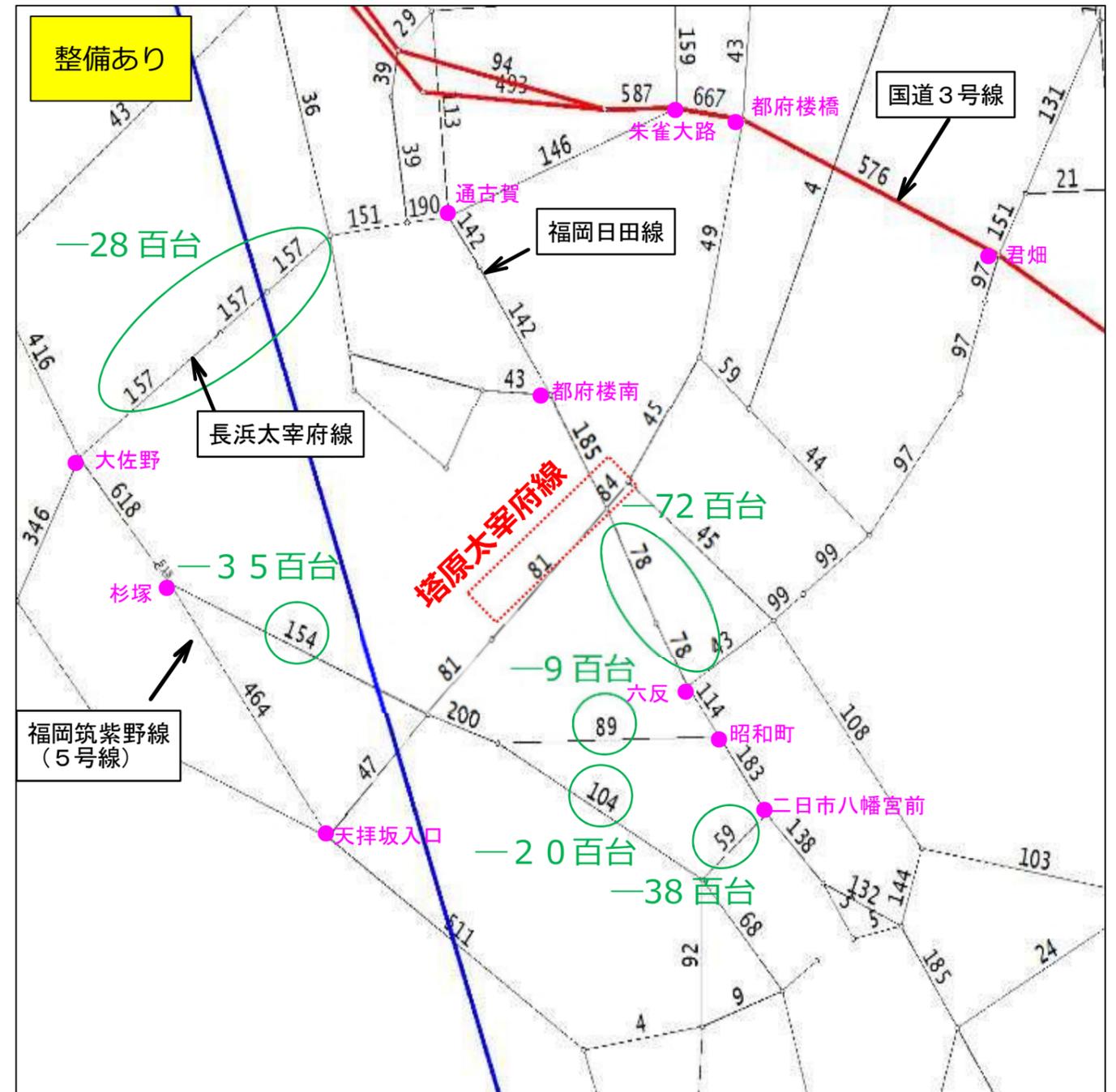
■道路網の評価

【将来交通量推計（令和19年）】

[単位：100台/1日]



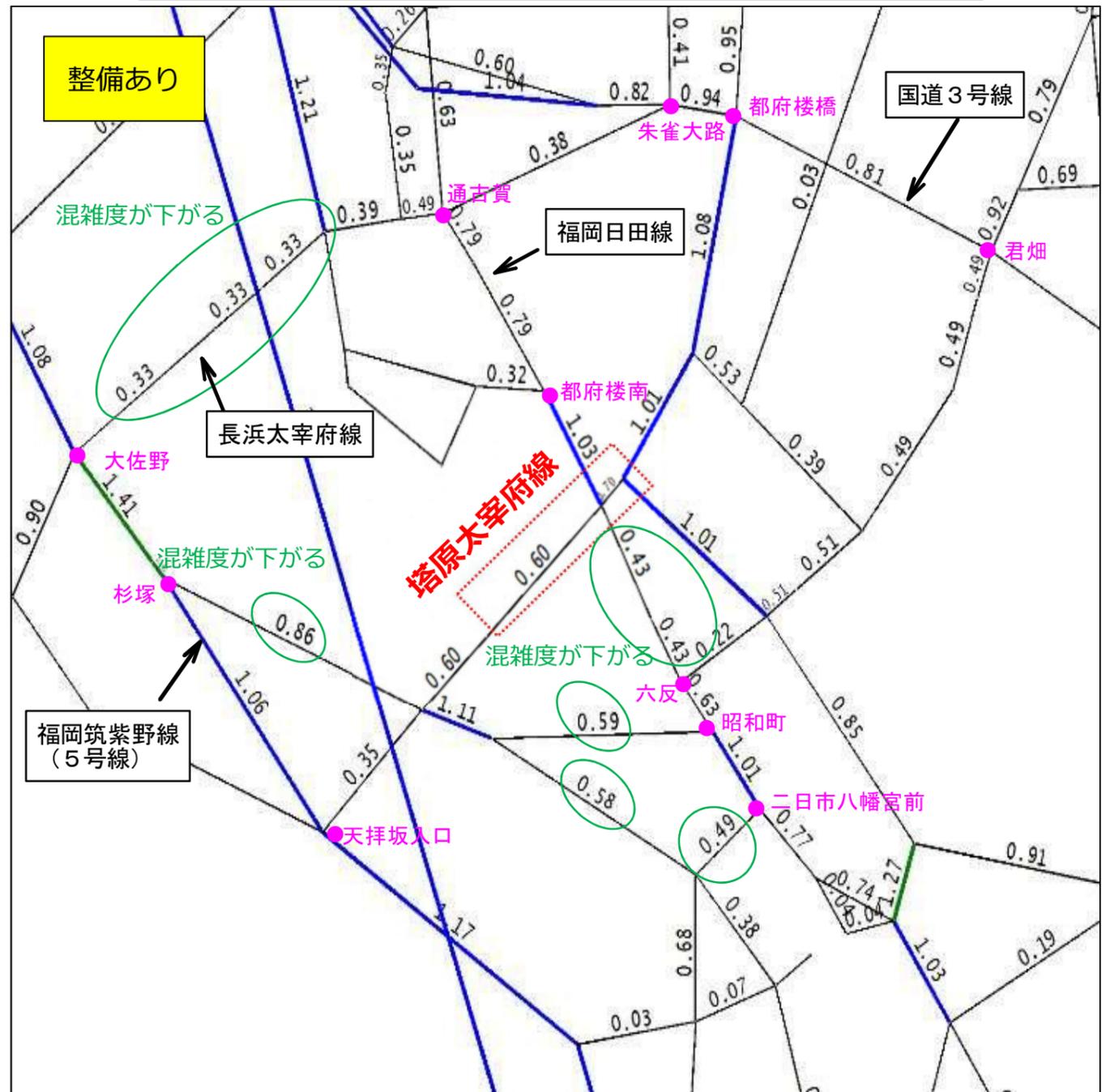
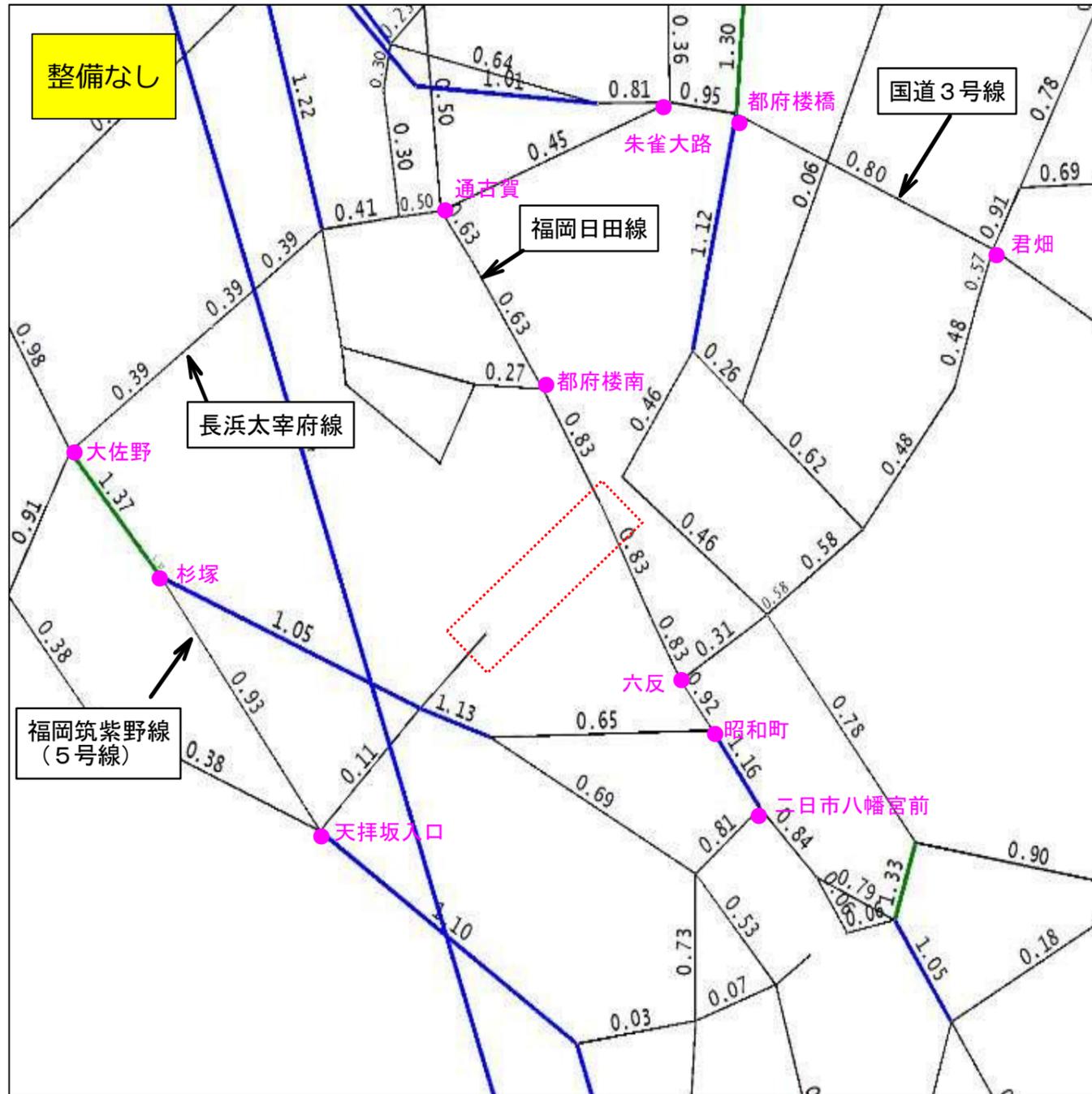
[単位：100台/1日]





【混雑度（令和19年）】 ※混雑度・・道路の混み具合を表す数値で  $\frac{\text{交通量}}{\text{交通容量}}$  から算出される。

【混雑度の目安】  
 ~1.00 : 道路が混雑することなく、円滑に走行できる  
 1.00~1.25 : 混雑の可能性のある時間帯があるが、何時間も連続する可能性は小さい  
 1.25~1.75 : ピーク時間を中心として混雑する時間帯が増加する可能性が高い  
 1.75~ : 慢性的混雑状態



必要性あり	対象区間の推計交通量は81~84 百台/日であり、交通需要が見込まれること、また、太宰府市と筑紫野市を効率よく結び、交通の利便性を高める路線であることから必要性は高い路線である。
-------	---

■ 総合的検証（結論）

存続	当路線は上位計画に位置付けられ、筑紫野市と太宰府市を結び、西鉄二日市駅および JR 二日市駅へアクセスする交通を集約して処理する道路である。安全安心の確保を行う上でも必要性が高く、歩行空間の確保や地区内の防災機能としても重要な路線である。 また、交通量推計においても交通需要があり、かつ当路線が整備されることで周辺道路の交通量が減少することから混雑緩和にもつながる。鉄道との立体交差や既存物件の移転等、実現性の課題はあるが、総合的に判断して当路線は「存続」とする。
----	---

# 総合的検証【六反太宰府線】

## ①路線情報

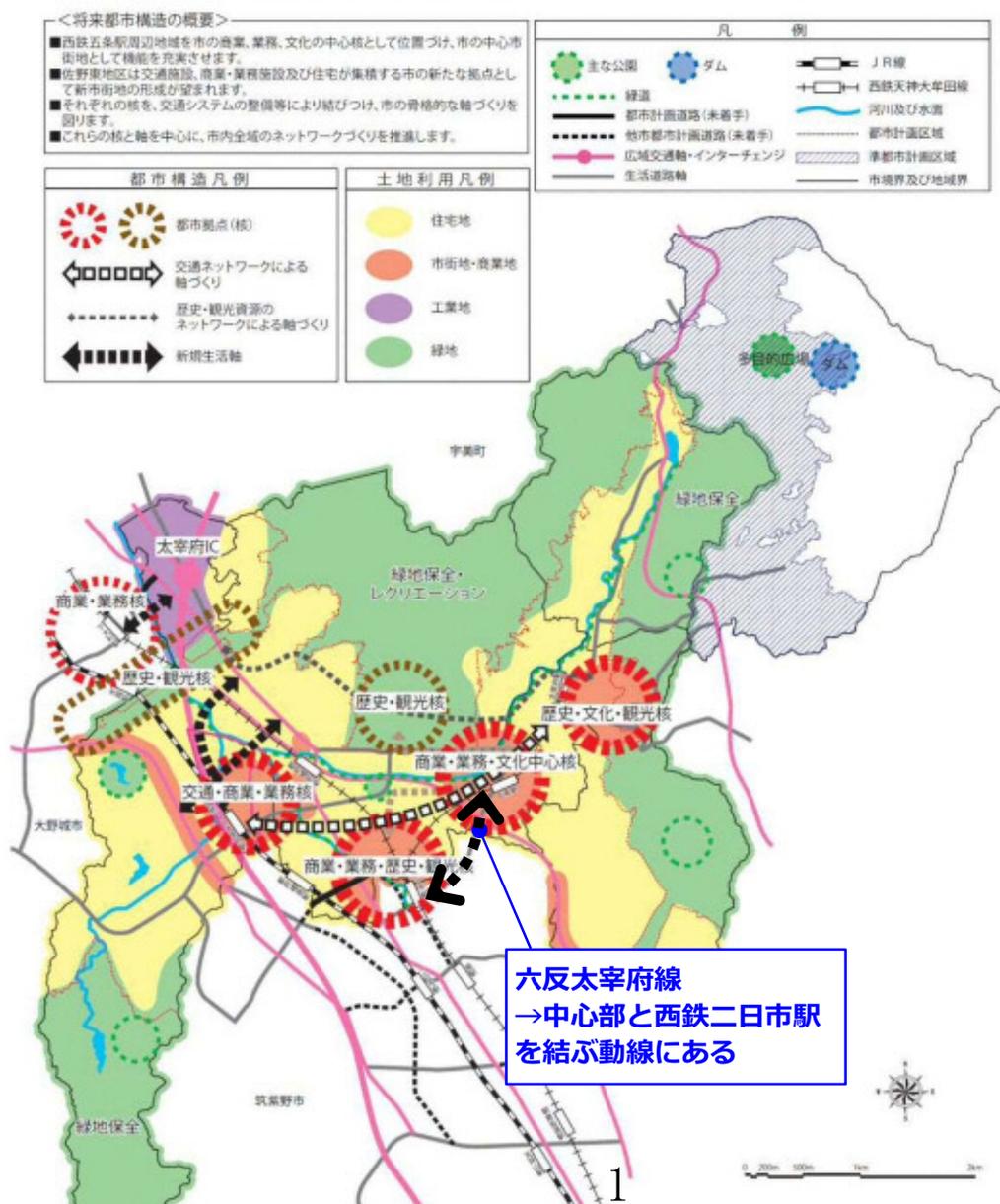
路線番号	3・4・7-2	路線名	六反太宰府線
延長	120m	種別	補助幹線
幅員	16m	車線数	—
起点	朱雀1丁目		
終点	朱雀1丁目		
決定経緯	昭和47年11月11日(当初) 市街地区域の設定に伴い将来の交通量等を考慮して決定するものである。		

## (1) 必要性の評価

### 1) 計画の位置付け等

本路線は太宰府市と筑紫野市を結び、かつ、都市計画マスタープランの将来都市構造において太宰府市の中心部と西鉄二日市駅を結ぶ動線上にある。また、路線バスが通っており、重要な路線である。

### 【将来都市構造】





●想定整備概要

路線名	六反太宰府線
計画延長	120m
計画幅員	16m
車線数	上下2車線

The diagram illustrates the road's cross-section. The total width is 16m, divided into six segments: 3.5m sidewalk, 1.5m shoulder, 3.0m lane, 3.0m lane, 1.5m shoulder, and 3.5m sidewalk. The cross-section below shows a 1% slope for the sidewalks and a 2% slope for the lanes, with drainage structures at the edges.

■必要性評価

計画の位置付け	当初趣旨	交通量の増加、周辺人口の増加に伴い、市内を効率よく結び、交通の利便性を高める路線として、当初趣旨は存続している。
	上位計画等	都市計画マスタープランの将来都市構造において太宰府市の中心部と西鉄二日市駅を結ぶ動線上にある。
	関連計画・事業	関連する計画は特になし。
都市機能の強化	道路網	太宰府市と筑紫野市の拠点を結ぶ幹線道路である。
	渋滞緩和	本路線と交差する君畑交差点の混雑緩和が期待出来る。
	公共交通	路線バスが走っている。
	商業・産業・観光施設	沿線にこれらの施設はない。
地域の活性化	土地利用	既に現道があるため、道路整備により沿線の土地利用が変わったり活性化に繋がる可能性は低い。
	都市機能	沿線に大学が存在する。
	環境改善・景観形成	道路整備により良好な都市景観の形成が期待できる。
安全・安心の確保	歩行者・自転車の通行	道路整備により、適切な幅員の確保と安全な歩行者空間が形成される。
	交通事故軽減	道路整備により、適切な幅員の確保と安全な歩行者空間が形成されるため、交通事故の軽減が期待出来る。
	避難路・活動空間	避難路としての機能が期待できる。
	延焼防止	延焼防止機能が期待出来る。
代替道路の存在		代替道路は無い。

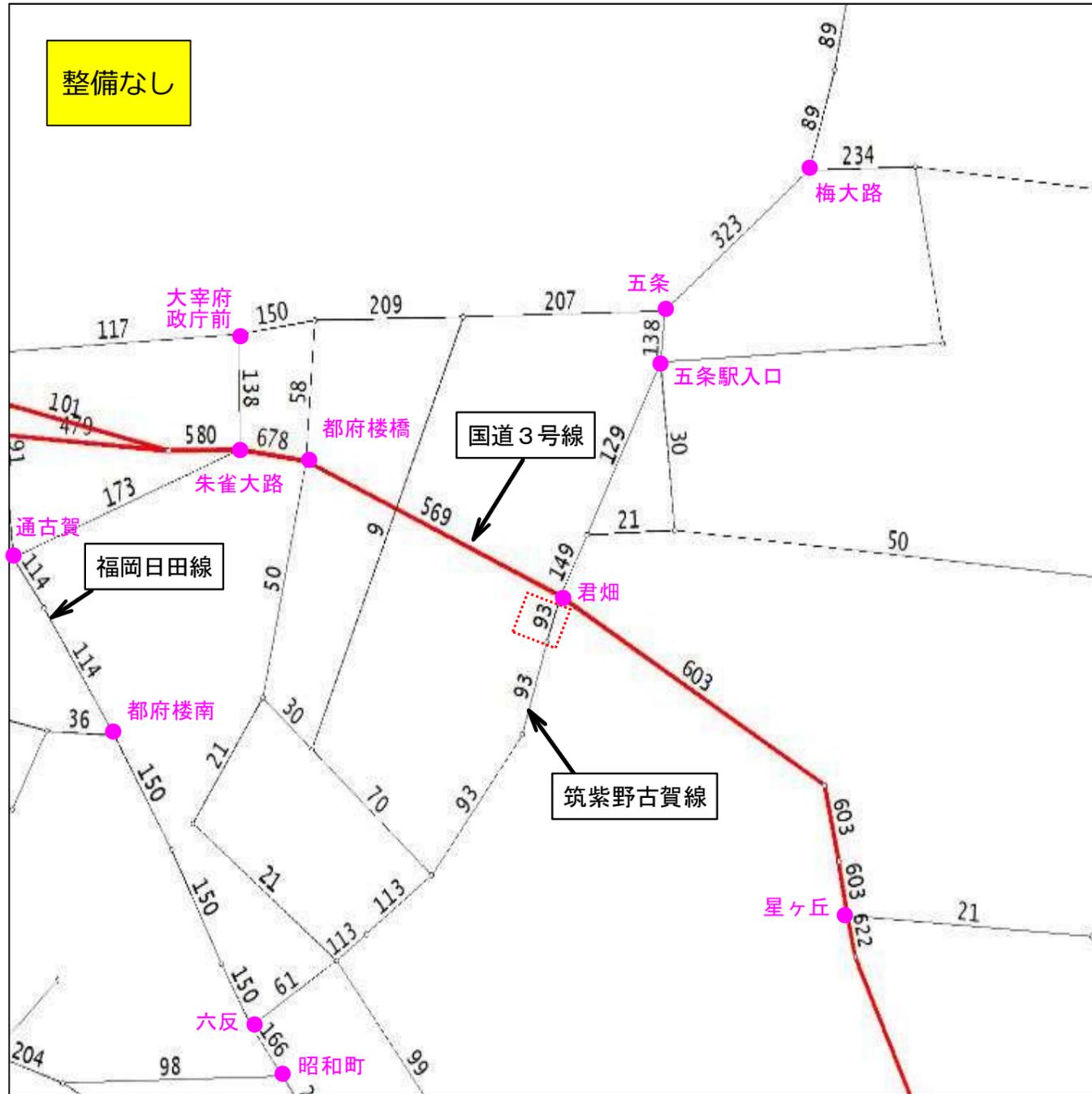
■実現性評価

支障（大規模施工、既存物件等）	移転が必要となる既存物件はない。
影響（自然環境、文化財等）	特に影響なし。

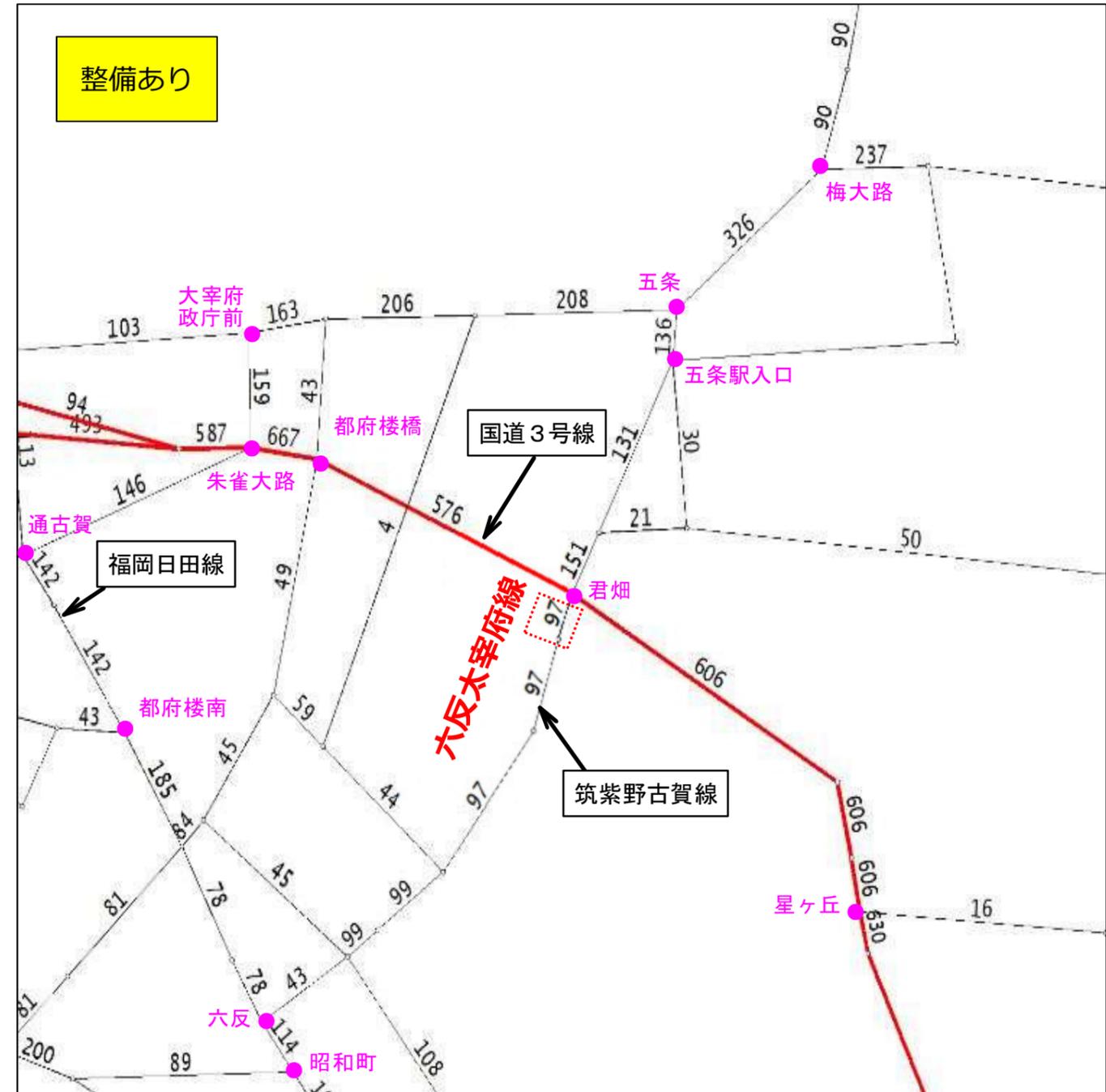
■道路網の評価

【将来交通量推計（令和19年）】

[単位：100台/1日]

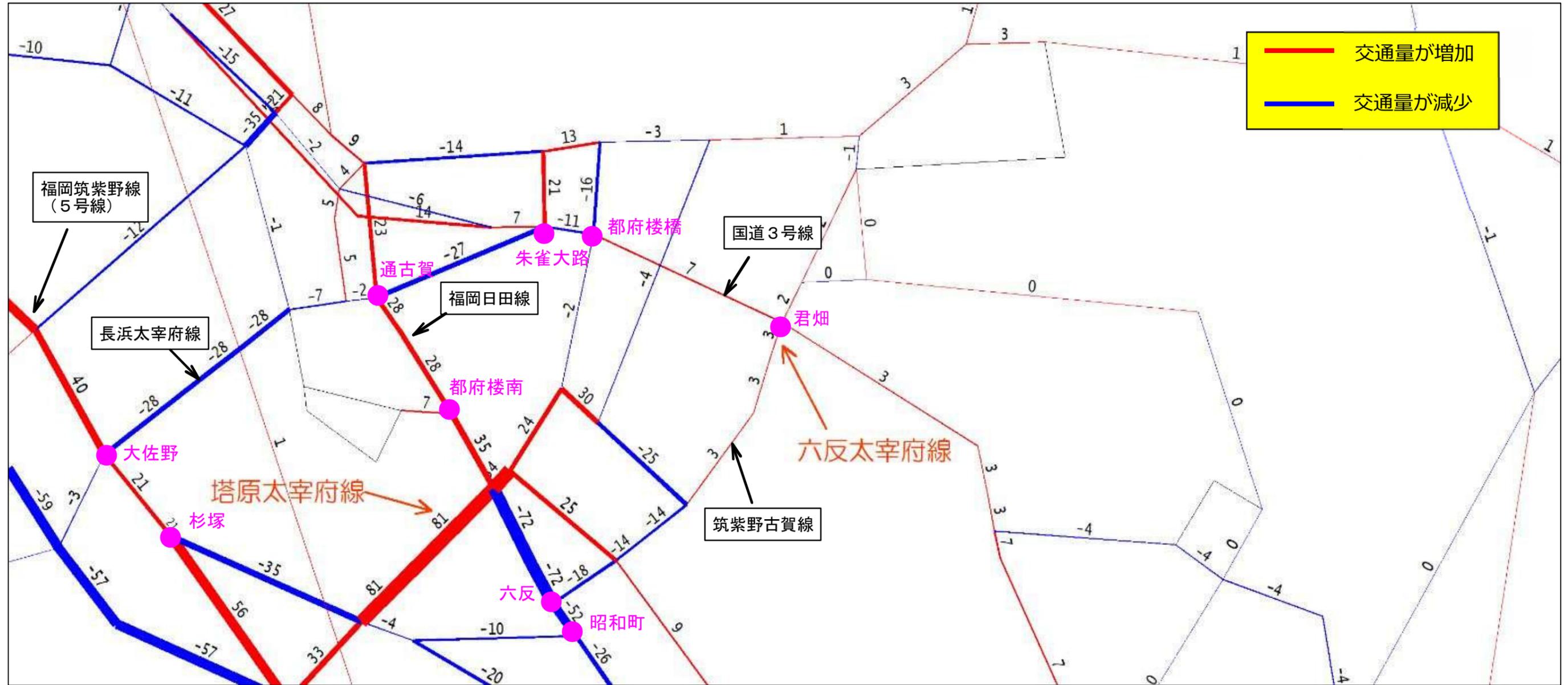


[単位：100台/1日]

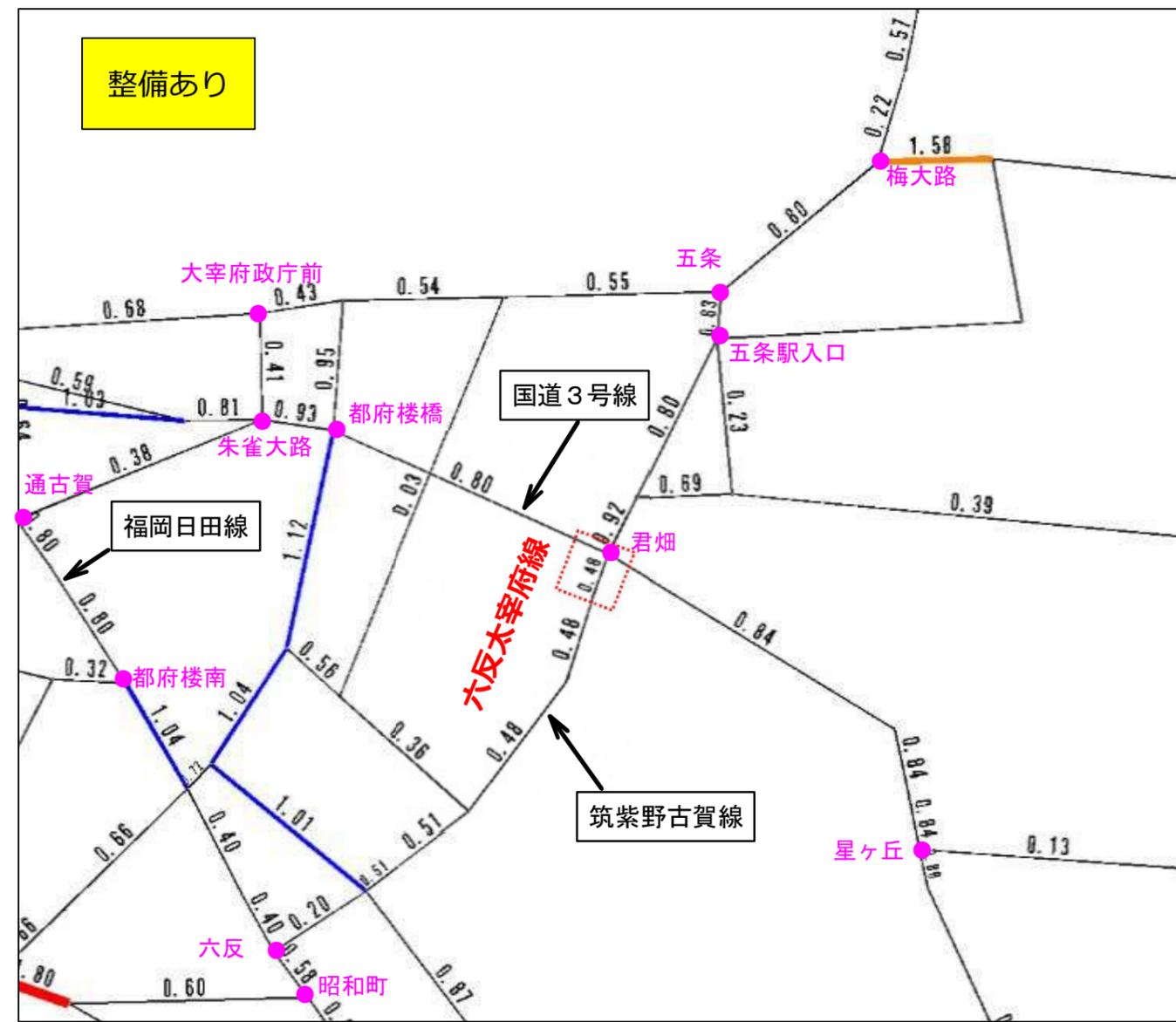
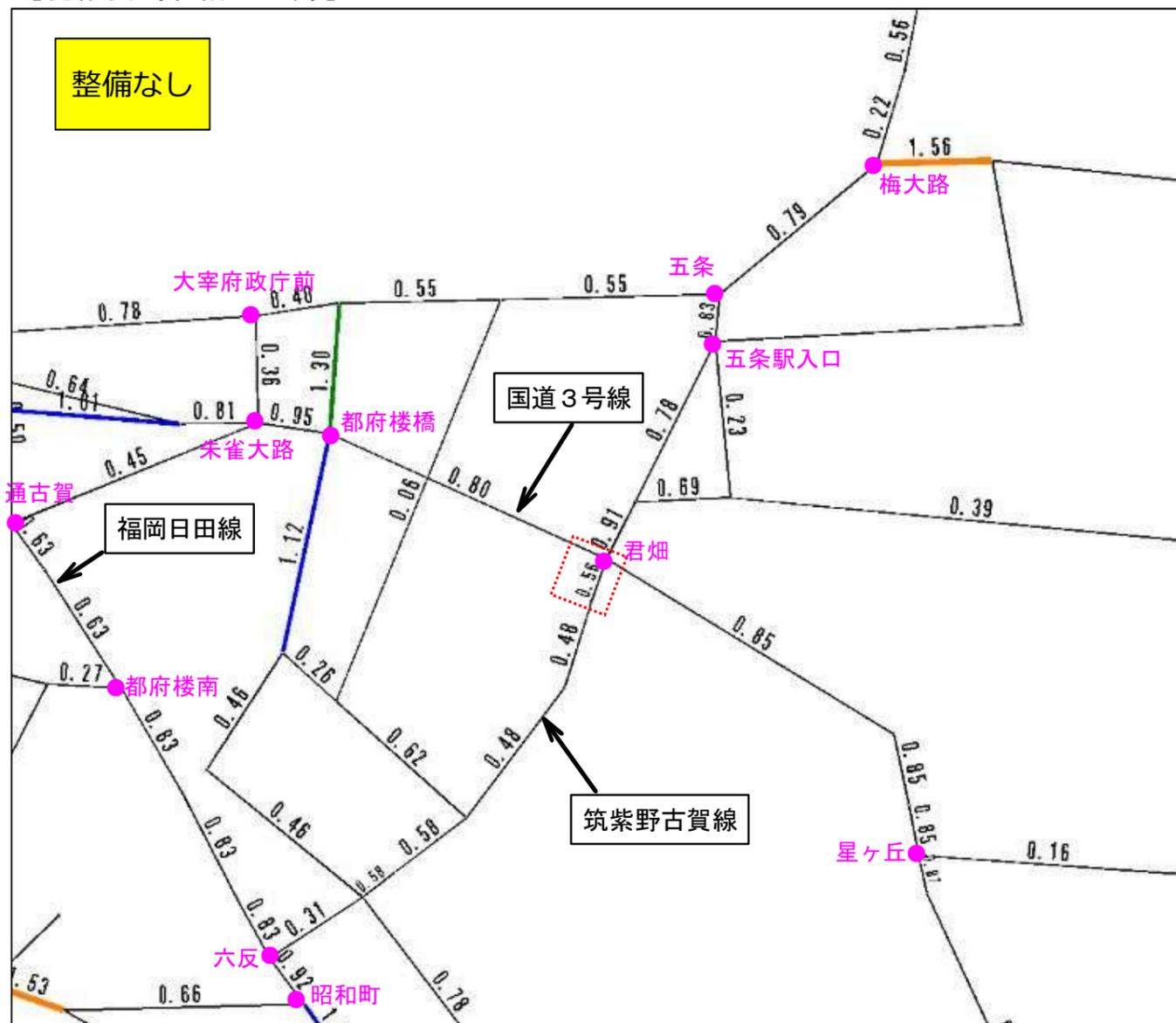


■差分交通量図（整備あり－整備なし）

[単位：100台／1日]



【混雑度（令和19年）】



必要性あり	対象区間の推計交通量は94百台/日であり、交通需要が見込まれること、また、整備を行うことによって、君畑交差点付近における交通処理の円滑化や歩行者の安全が確保されるとともに、本市から筑紫野市中心部へ向かうアクセス道路として円滑な交通網が形成されることから必要性は高い路線である。
-------	--

■総合的検証（結論）

存続	当路線は太宰府市と筑紫野市を結ぶ補助幹線道路であり、東西軸を形成する道路として重要な路線である。安全安心の確保を行う上でも必要性が高く、歩行空間の確保や防災機能としても重要な路線である。また、交通量推計においても交通需要がある路線である。一方で、周辺への影響等に対しては、整備による既存建物等の移転がなく、実現性は高いと考える。 以上より、総合的に判断して当路線は「存続」とする。
----	---

# 総合的検証【下大利駅東線】

## ①路線情報

路線番号	3・4・7-9	路線名	下大利駅東線
延長	160m	種別	補助幹線
幅員	18m	車線数	2車線
起点	太宰府市水城1丁目		
終点	太宰府市水城1丁目		
決定経緯	平成12年1月20日(当初) 下大利駅周辺への交通の円滑化と土地の合理的利用及び都市機能の増進を図るため。		

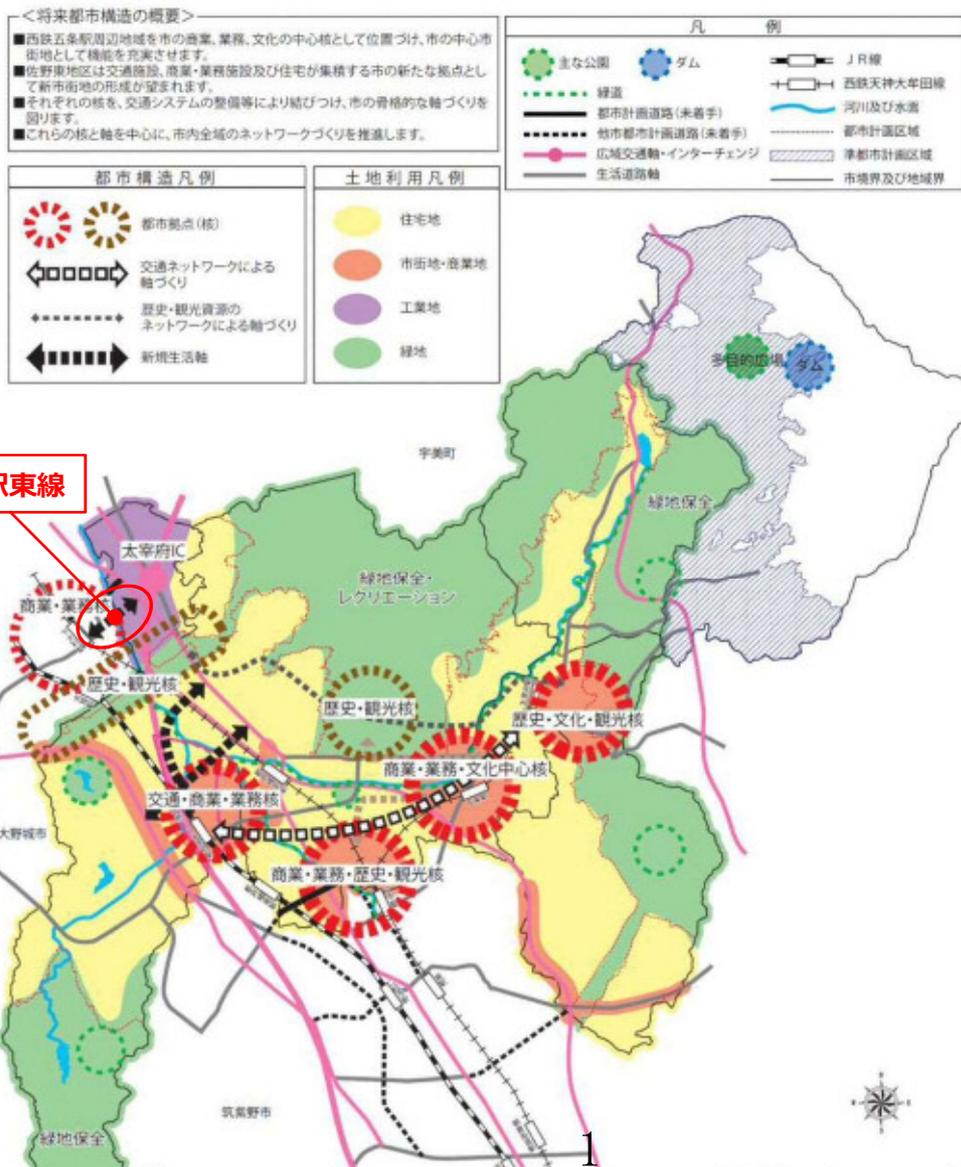
### (1) 必要性の評価

#### 1) 計画の位置付け等

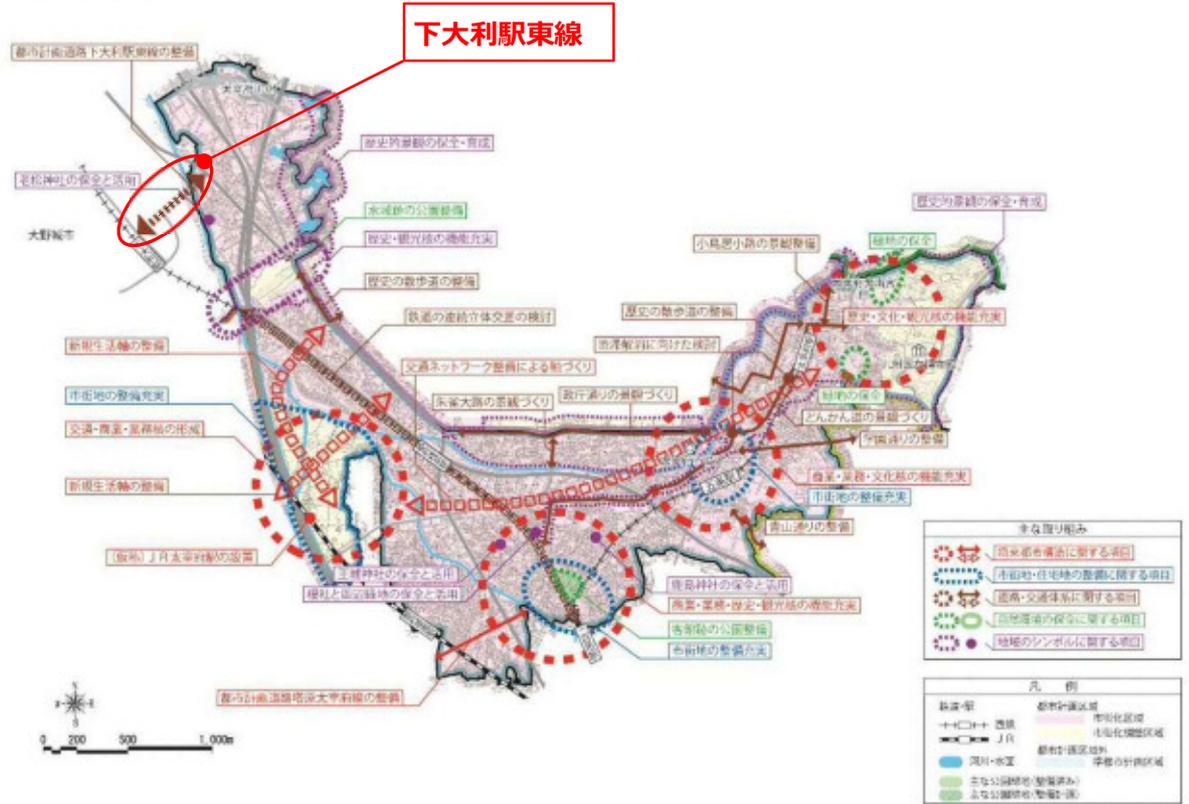
本路線は太宰府市と大野城市を結び、かつ、都市計画マスタープランの将来都市構造において、西鉄下大利駅へのアクセス道路としての位置付けがあり、重要な路線である。

また、太宰府市から下大利駅への利用者もあり、バス路線としての位置付けも期待でき、主要生活道路ともなる路線である。

#### 【将来都市構造】



【中央市街地地域の整備方針】



2) 安全・安心の確保

当路線は西鉄下大和駅の近くに位置され、周辺の用途地域は「準工業地域」であるが、沿道からのアクセスや西鉄下大和駅への歩行者等の通行が見込まれ、歩道が整備されることで安全性が高まる。

また、当該エリア周辺に幹線道路が少ないことで、災害時において避難路としての位置付けや延焼遮断帯の路線となり得る道路である。



(2) 実現性の評価

路線には、既存物件が存在する。



● 想定整備概要

路線名	下大利駅東線
計画延長	160m
計画幅員	18m
車線数	上下2車線

The diagram shows a cross-section of the road layout. The total width is 18m. From left to right, the sections are: 歩道 (4.5m), 路肩 (1.5m), 車道 (3.0m), 車道 (3.0m), 路肩 (1.5m), and 歩道 (4.5m). Below the diagram, the slopes are indicated as 1% on the outer edges and 2% on the inner edges.

■必要性評価

計画の位置付け	当初趣旨	下大利駅周辺への交通の円滑化と都市機能の増進を図るための路線として、当初趣旨は存続している。
	上位計画等	市の総合計画や都市計画マスタープランに整備を図る路線として位置付けられている。
	関連計画・事業	関連する計画は特にない。
都市機能の強化	道路網	公共交通拠点である西鉄下大利駅、及び大野城市へのアクセス性が高まる路線である。
	渋滞緩和	西鉄下大利周辺地域の渋滞緩和が期待出来る。
	公共交通	西鉄下大利駅がある。
	商業・産業・観光施設	沿線にこれらの施設はない。
地域の活性化	土地利用	道路整備により沿線の土地利用が変わったり活性化に繋がる可能性は低い。
	都市機能	公共交通拠点であり、多くの都市機能が存在する下大利駅に向かう重要な路線である。
	環境改善・景観形成	道路整備により良好な都市景観の形成が期待できる。
安全・安心の確保	歩行者・自転車の通行	鉄道駅に接続する路線であるため、多くの歩行者・自転車の交通量が見込まれ、歩道整備により安全性が向上する。
	交通事故軽減	本路線の整備により、下大利駅に向かう他路線の交通量が分散され、交通事故の軽減が期待できる。
	避難路・活動空間	避難路としての機能が期待できる。
	延焼防止	道路整備により、延焼防止の機能が期待出来る。
代替道路の存在	代替道路は無い。	

■実現性評価

支障（大規模施工、既存物件等）	規模の大きい既存物件が存在する。
影響（自然環境、文化財等）	特に影響なし。

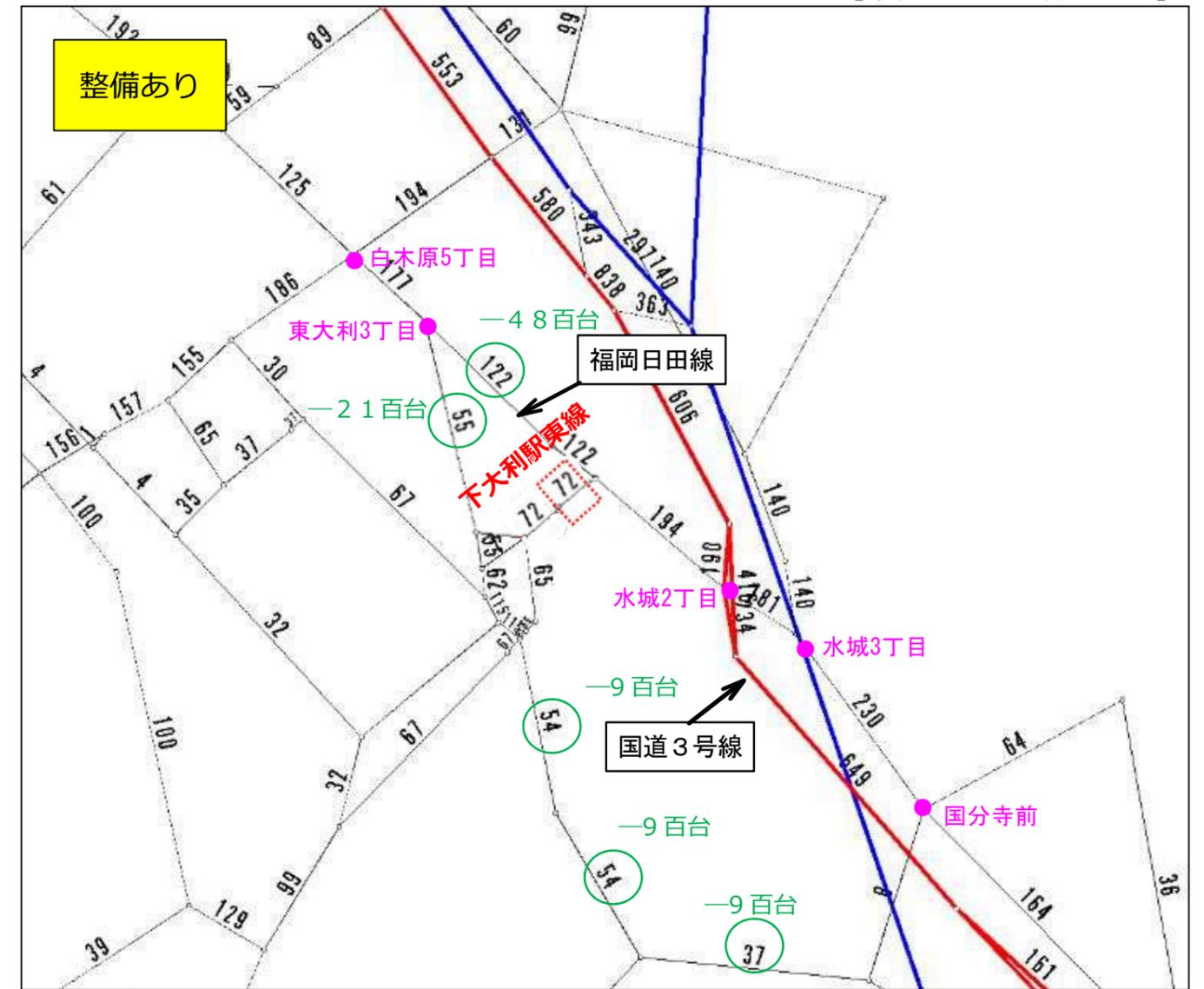
■道路網の評価

【将来交通量推計（令和19年）】

[単位：100台/1日]



[単位：100台/1日]





【混雑度（令和19年）】



必要性あり	対象区間の推計交通量は72百台/日であり、交通需要が見込まれること、また、本市から公共交通拠点である西鉄下大和駅へ向かうアクセス道路として円滑な交通網が形成されることから必要性は高い路線である。
-------	---

■総合的検証（結論）

存続	当路線は上位計画に位置付けられ、西鉄下大和駅へアクセスする路線であり、太宰府市と大野城市を結ぶ重要な路線である。また、周辺整備においても骨格的な軸の役割を果たす。安全安心の確保を行う上でも必要性が高く、歩行空間の確保や防災機能としても重要な路線である。さらには交通量推計においても交通需要がある路線であり、当路線が整備されることで周辺道路の交通量が減少することから混雑緩和にもつながる。一方で、路線に規模の大きい既存建物はあるが、総合的に判断して当路線は「存続」とする。
----	---